

Questions à l'attention de la MEAC afin d'alimenter les débats du 12/10/21 – VAL DU LAYON

- **Concernant le rejet dans le ruisseau, quel sera l'impact sur l'équilibre biodiversité actuel de la rivière ? Quelle est la qualité et quantité (il est mentionné 85m³) du rejet ? Quelle fréquence ? Le Syndicat BLA est-il consulté ? ou le CPIE ? Cette eau provient-elle en totalité du Buhards ? Cela ne va-t-il pas provoquer une suralimentation à son niveau d'eau habituel surtout en période de fortes pluies ?**

A l'aval de la retenue, il n'y a pas ou pratiquement pas d'écoulement notamment en période d'étiage. Le rejet de la carrière contribue donc à une continuité écologique qui n'existerait pas sans cela. En cela, il a impact positif. Il convient par ailleurs de rappeler que ce rejet fait l'objet d'un suivi qualitatif qui vise à sa compatibilité avec les objectifs de qualité du milieu.

Nous ne connaissons pas de syndicat BLA. Il s'agit sans doute du SAGE Layon Aubance Louets. Ce dernier a donné un avis favorable au projet le 17/08/2020.

Nous nous sommes référés aux dispositions du « 7 » du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 qui vise au maintien du bon état des cours d'eau et des eaux souterraines, ainsi que pour la préservation des écosystèmes qui leur sont liés.

Il n'y a pas de station de mesure sur le ruisseau des Buhards. Toutefois, en se basant sur la surface du bassin versant (6,9 km²) et au débit d'étiage de fréquence quinquennale sèche (QMNA5) du Layon à la station de Saint-Lambert-du-Lattay (0,029 m³/s pour un bassin de 920 km²), le débit du ruisseau à l'étiage peut être estimé à 0,78 m³/h. Il apparaît clairement que même une petite proportion du rejet de la carrière couvre largement cet écoulement et qu'il est globalement très supérieur au débit du cours d'eau. L'impact global est donc largement positif. Le projet répond en cela à la disposition 1C du SDAGE en restaurant le régime hydrologique du ruisseau des Buhards et une continuité écologique longitudinale (également disposition 1 D) entre le plan d'eau de retenu et le Layon.

Dans le cas présent, en cas de fortes pluies, la carrière fait donc office de réservoir ce qui permet une restitution au milieu naturel étalée dans le temps (effet de tampon) avec un débit régulier.

La DDT a jugé le projet compatible avec les objectifs du SDAGE le 20 mai 2021.

Il est de l'intérêt du Groupe Meac de limiter au maximum les volumes d'eau transitant sur le site. L'eau rejetée correspond donc exclusivement à l'exhaure de la carrière c'est-à-dire aux eaux contenues dans le calcaire et de ruissellement (cette eau interceptée au niveau de la carrière irait naturellement dans le réseau superficiel). Il n'y a aucun prélèvement d'eau dans le ruisseau des Buhards pour la rejeter ensuite.

- **Il est mentionné la mise en place d'un comité de suivi lors de la précédente autorisation (2014-2016) : avons-nous un retour de ce comité de suivi ? Peut-on en avoir les comptes-rendus ?**

Vous trouverez ci-joints les présentations et comptes-rendus des Comités de Suivi pour la période 2014 à 2016.

Avant toute diffusion, les comptes-rendus accompagnés des présentations ont fait l'objet d'une validation par :

- Monsieur Tremblay¹ et Madame Boisson² en 2014,
- Messieurs Tremblay et Neau³ en 2015,
- Messieurs Tremblay, Berland⁴ et Neau en 2016.

¹ Maire de Saint-Aubin-de-Luigné à cette date

² Présidente de l'Association de défense de la qualité de vie des habitants de St Aubin et de Chaudefonds / Nature et patrimoine du Layon à cette date

³ Membre de l'Association à cette date

⁴ Maire de Chaudefonds-sur-Layon à cette date

- **Quelle est la teneur de la convention avec le CD49 pour la RD106 ? Quelles sécurités pour la commune de ne pas être mise à contribution par la suite pour la réfection ou l'entretien de ces nouveaux aménagements ?**

On peut tout d'abord rappeler qu'il s'agit d'une route départementale et qu'à ce titre, sa gestion technique et économique est assurée par le Conseil Départemental du Maine -et-Loire.

Une convention sera signée avec la Direction des Routes Départementales à l'obtention de la nouvelle autorisation.

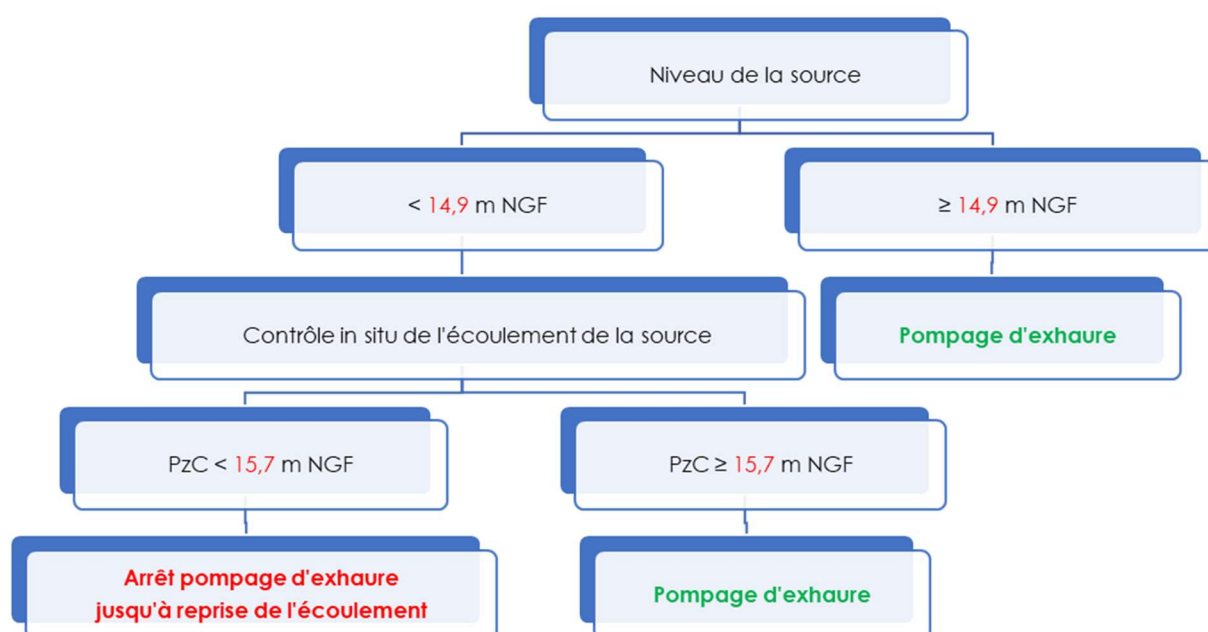
Dans cet accord, des aménagements préalables à la charge du Groupe Meac sont prévus, ainsi que des compensations financières proportionnelles à l'intensité de la circulation des poids lourds sur la RD106. Les éléments d'aménagement sur la RD 106 sont présentés en annexe 2 page 75 de la pièce 6 Etude de dangers.

- **Il est mentionné "enjeu environnemental modéré sur la source d'eau chaude et sur le ruisseau des Buhards si respect des mesures préconisées" : quelles sont les mesures préconisées ?**

Pour le ruisseau des Buhards, les mesures consistent dans le transit des eaux rejetées par un bassin de décantation, dans un rejet canalisé à un débit régulier et enfin dans un suivi de la qualité. L'impact du rejet est par ailleurs globalement positif pour les écoulements superficiels du secteur (soutien d'étiage).

Pour la source de Chaufefonds, la mesure essentielle consiste dans l'engagement du Groupe Meac d'arrêter le pompage d'exhaure lorsque le niveau du piézomètre C passe en dessous d'un certain seuil. En effet, ce piézomètre est un bon marqueur de l'état de la nappe en lien avec le comportement de la source de Chaufefonds. En dessous de la côte de 15,5 m NGF, on constate un arrêt de l'écoulement de la source. Le seuil de 15,7 m NGF a été retenu comme déclencheur de l'arrêt d'exhaure par Meac. Pour cela un logigramme décisionnel a été proposé et validé par les services de l'Etat. Ce logigramme repose sur un suivi strict du niveau piézométrique en 9 points (9 piézomètres positionnés pour permettre de déterminer l'évolution naturelle de la nappe et détecter une éventuelle incidence de la carrière).

Le logigramme ci-après expose les mesures proposées par le Groupe Meac qui ont été validées par les services de l'Etat.



Les capteurs implantés sur les points de mesure feront l'objet d'un contrôle régulier, en particulier les éventuelles dérives (comparaison avec les mesures manuelles). Ce contrôle sera réalisé tous les 3 mois en période de pompage et en particulier avant l'étiage (début avril).

Une réévaluation des valeurs de référence sera effectuée tous les 5 ans en fonction de l'analyse des suivis piézométriques, des constats réalisés et de l'évolution du comportement de la nappe.

ANTEA poursuivra par ailleurs les études sur le fonctionnement du système hydrogéologique.

- ***Il est indiqué la mise en place de mesures compensatoires : quels montants ? quelles mesures ? pouvons-nous imposer de nouvelles mesures compensatoires, autres celles déjà indiquées (comme la restauration de milieux humides, rivières et ruisseaux etc.) ?***

Les mesures compensatoires sont prescrites par l'administration et font l'objet d'un arrêté préfectoral spécifique qui nous a été délivré le 3 septembre 2013 (n° 2013246-0012).

Le but est de compenser un impact résiduel (après évitement et réduction) défini.

Nous avons déjà mis en place ces mesures dont l'efficacité a été validée. Ce suivi a été confié au CPIE Loire Anjou avec qui nous travaillons sur le site depuis plusieurs années maintenant. Dans ce cadre, une convention a été signée avec eux.

Par ailleurs, nous rappelons que le Comité de Suivi permet également de pouvoir échanger sur ces sujets vis-à-vis desquels le Groupe Meac reste ouvert pour mettre en place des mesures d'accompagnement avec le concours du CPIE.

Le coût des mesures compensatoires est le suivant :

- ➔ Restauration des pelouses sèches : 2500 €/an ;
- ➔ Création d'une pièce d'eau : 10 000 € ;
- ➔ Aménagement de l'ancienne maison de carrier : 1 500 €.

- ***Quid de l'impact pour Chalonnes sur Loire déjà lourdement impactée par le trafic camion ? Pourquoi Chalonnes n'est pas PPA ? Les avez-vous consultés ?***

Il n'est pas du ressort du Groupe Meac de juger si Chalonnes doit relever ou non d'un PPA.

Un Plan de Protection de l'Atmosphère est régi par le Code l'Environnement et s'applique aux agglomérations de plus de 250 000 habitants et aux zones dans lesquelles les valeurs limites de qualité de l'air ne sont pas respectées.

La mise en place d'un plan de circulation permet de limiter à 8 rotations par jour au maximum le trafic sur chacun des 2 itinéraires retenus (sur la base des remarques de l'enquête de 2011).

Par rapport au trafic actuel, ce trafic représente sur la RD 961 au sud de Saint-Georges-sur-Loire :

- ➔ Une augmentation de 0,16% du trafic global,
- ➔ Une augmentation de 1,45% du trafic poids lourds.

Dans l'Etude de Dangers (pièce 6 du dossier), aux pages 39 et 40, le Service Sécurité exploitation déplacement de la Direction des Routes départementales du Conseil Départemental du Maine-et-Loire exposent ses conclusions (extraites de son courrier du 25 février 2019 joint en annexe) :

« Les routes départementales 762, 15, 961, 15, 723, appartiennent au réseau structurant départemental. Elles sont suffisamment dimensionnées pour recevoir la circulation des poids lourds et notamment le trafic généré par la réouverture de l'exploitation de la carrière. »

- ***Il est évoqué 5 espèces protégées et patrimoniales, entre autres : vous évoquez des mesures d'évitements ? Au regard de la taille de certaines espèces, comment faites-vous dans la pratique pour éviter de les impacter ?***

Les mesures d'évitement, quelles qu'elles soient, sont rattachées aux habitats des espèces que l'on doit protéger et éviter. Les mesures d'évitement consistent donc à conserver ces habitats en l'occurrence pelouse sèche et plan d'eau.

Les périodes de réalisation des travaux seront également respectées (transfert du plan d'eau, entretien des pelouses sèches).

Concernant ces cinq cas, toutes les solutions d'atténuation des impacts ont été recherchées. Dans ce cadre, le CPIE Loire Anjou a proposé qu'un plan d'eau soit maintenu en permanence sur la carrière, et ce, tout au long de la durée de l'exploitation. En réponse, nous avons présenté un nouveau phasage d'exploitation permettant ainsi la conservation pérenne d'un plan d'eau en fond de carrière.

Le partenariat que nous avons avec le CPIE permet de trouver l'équilibre entre notre activité et le respect de l'environnement dans lequel nous évoluons.

- ***Une partie Ouest de la carrière est classée en ZNIEFF 2, n'est-ce pas rédhibitoire que d'y voir une activité mécanique et humaine (conf schéma départemental des carrières) ? Quelles sont précisément les mesures d'évitement au quotidien ?***

La partie Ouest classée en ZNIEFF 2 dont il est fait mention concerne l'ancien chemin de halage dont le Groupe Meac est propriétaire.

Nous n'irons pas exploiter sur cette partie, car elle ne fait pas partie de l'emprise du projet de reprise d'exploitation qui se trouve totalement à l'extérieur de la ZNIEFF de type 2.

La présence d'une ZNIEFF de type 2 n'est par ailleurs pas rédhibitoire au sens du Schéma Départemental des Carrières (SDC) du Maine-et-Loire puisqu'elle place un projet en « zone sensible » où les carrières peuvent être autorisées sous conditions qu'il soit démontré que le projet est compatible avec la conservation du milieu. Dans le cas présent, les études réalisées montrent l'absence d'incidence du projet sur la ZNIEFF.

A noter que les critères du Schéma Régional des Carrières (SRC) qui remplace le SDC placent le projet en zone 2 « de vigilance ». Le projet est conforme aux orientations et dispositions du SRC.

- ***Dans le document du schéma départemental des carrières, il est indiqué aux dispositions 14 à 16, des orientations sur l'impact Co2 en diversifiant les modes de transport par l'usage de transport économe en énergie dont la réduction d'impact en Co2 : la MEAC envisage t'elle d'investir dans un avenir proche sur des véhicules à hydrogène (Hyundai, Daimler, Volvo, JCB,...) ?***

Du fait de la situation géographique de la carrière, le transport par voie ferrée ou maritime n'est pas envisageable.

Le transport routier est à ce jour le seul moyen pour acheminer notre produit.

Un plan de transport, élaboré avec deux itinéraires distincts pour répartir le trafic et limiter les incidences a été élaboré. Les deux trajets retenus (sur les quatre initialement prévus) sont les plus courts et donc plus économes en rejets GES. Par ailleurs, les camions seront conformes aux normes en vigueur.

Le Groupe Meac met tout en œuvre pour limiter au maximum la consommation d'énergie et limiter les émissions de GES et reste attentif et vigilant à toutes les nouvelles technologies (techniquement et économiquement adaptées) qui pourront l'aider dans cette démarche.

- ***Sous quelle forme la MEAC s'engagerait à développer l'offre de découverte des espèces remarquables ?***

Le Groupe Meac est ouvert à toutes propositions qui pourraient être discutées lors d'un Comité de Suivi qui est un espace d'échanges et de dialogues.

Possibilité de journées encadrées par CPIE ou autres, d'accueil d'écoles, de clubs de découverte et autres, notamment de la géologie puisque la reprise de l'exploitation permettra d'approfondir les connaissances sur ce gisement géologiquement intéressant.

GLOSSAIRE

* ANTEA :

Est une société qui intervient dans les domaines de l'environnement, de l'eau, des infrastructures et de la gestion des données environnementales.

C'est une ancienne filiale du BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières).

* CPIE : Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement

Est une association labellisée qui agit dans deux domaines d'activité en faveur du développement durable :

- L'accompagnement des territoires au service de politiques publiques et de projets d'acteurs,
- La sensibilisation et l'éducation de tous à l'environnement.

* GES : Gaz à Effet de Serre

Ce sont des gaz qui absorbent une partie des rayons solaires en les redistribuant sous la forme de radiations au sein de l'atmosphère terrestre, phénomène appelé effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique.

* PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

C'est un outil de planification qui vise à reconquérir et à préserver la qualité de l'air sur un territoire.

* SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

C'est un outil de planification qui permet de guider les décisions des acteurs du territoire concernant l'eau à l'échelle des sous-bassins hydrographiques.

* SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

C'est un outil de planification visant à assurer la gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques, à l'échelle des grands bassins hydrographiques.

* SDC : Schéma Départemental des Carrières

C'est un outil de décision pour une utilisation rationnelle des gisements minéraux et la préservation de l'environnement.

* **SRC** : Schéma Régional des Carrières

Il définit les conditions générales d'implantation des carrières et les orientations relatives à la logistique nécessaire à la gestion durable des granulats, des matériaux et des substances de carrière dans les régions.

* **ZNIEFF** : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

C'est l'identification scientifique d'un secteur du territoire national particulièrement intéressant sur le plan écologique. L'ensemble de ces secteurs constitue l'inventaire des espaces naturels exceptionnels ou représentatifs du patrimoine naturel.

Les ZNIEFF de type 2 définissent les ensembles naturels homogènes dont la richesse écologique est remarquable. Elles sont souvent de superficie assez importante.